



(19) Europäisches Patentamt
 European Patent Office
 Office européen des brevets

(11) Veröffentlichungsnummer: 0 389 669
 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 89111939.8

(51) Int. Cl. 5: G01D 5/16, G01D 5/02,
 G01B 7/30, H01C 10/16

(22) Anmeldetag: 30.06.89

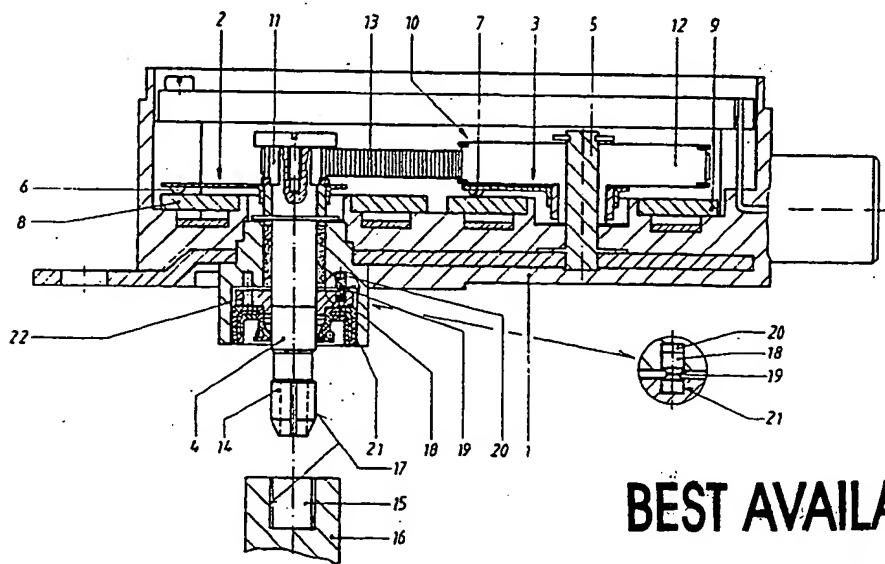
(30) Priorität: 31.03.89 DE 3910360

(71) Anmelder: VDO Adolf Schindling AG
 Gräfstrasse 103
 D-6000 Frankfurt/Main 90 (DE)(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
 03.10.90 Patentblatt 90/40(72) Erfinder: Prinz, Günther
 Lohhäuserweg 16
 D-3579 Wasenberg (DE)
 Erfinder: Kreuz, Alois
 Im Münsterfeld 9
 D-6251 Selters 3 (DE)(84) Benannte Vertragsstaaten:
 DE FR IT SE(74) Vertreter: Klein, Thomas, Dipl.-Ing. (FH)
 Sodener Strasse 9 Postfach 6140
 D-6231 Schwalbach a. Ts. (DE)

(54) Lenkwinkelsensor.

(57) In einem Lenkwinkelsensor sind zwei Potentiometer (2, 3) nebeneinander angeordnet, deren Schleiferwellen (4, 5) durch ein Getriebe (10) schlupffrei miteinander verbunden sind. Eine Schleiferwelle (4) ist mittels einer Kupplung (17) mit einer

Lenksäule (16) eines Kraftfahrzeugs zu verbinden. Die Übersetzung des Getriebes (10) ist derart, daß das von ihm angetriebene Potentiometer (3) maximal eine Umdrehung ausführt, wenn die Lenksäule (16) sich von einer Endstellung zu anderen bewegt.



BEST AVAILABLE COPY

Fig. 1

Die Erfindung betrifft einen Lenkwinkelsensor mit einem Potentiometer, dessen Schleifer von einer Lenksäule in Abhängigkeit von den Lenkbewegungen verdrehbar ist.

Für den Einsatz verschiedener Fahrwerkselektroniken ist es erforderlich, die Lenkbewegungen eines Fahrzeugs zu überwachen. Bei einer Vierradlenkung werden beispielsweise die Hinterräder bei geringen Fahrgeschwindigkeiten und großen Lenkausschlägen entgegengesetzt zu den Vorderrädern und bei hohen Fahrgeschwindigkeiten und kleinen Lenkausschlägen jedoch synchron zu den Vorderrädern gelenkt. Dadurch erreicht man beim Parkieren einen sehr geringen Wendekreis, bei einem Spurwechsel auf der Autobahn geringe Fliehkräfte. Ein anderes Beispiel für das Erfordernis der Überwachung der Lenkbewegung ist die elektronische Dämpferregelung. Wird mit einem Fahrzeug plötzlich bei höheren Fahrgeschwindigkeiten eine Kurve gefahren, dann werden durch eine solche Regelung die Dämpfer vorübergehend härter eingestellt.

Üblicherweise verwendet man zur Überwachung des Lenkwinkels ein Potentiometer. Da das Lenkrad von Anschlag zu Anschlag jedoch mehr als eine Umdrehung ausführt, kann mit einem Potentiometer allein der Lenkwinkel nicht bestimmt werden. Es müßte zusätzlich die Zahl der Umdrehungen ermittelt und gespeichert werden, was aufwendig wäre. Würde man das Potentiometer über ein Getriebe derart antreiben, daß sein Schleifer maximal eine Umdrehung ausführt, dann wären kleine Winkelausschläge nicht mit ausreichender Genauigkeit bestimmbar.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Lenkwinkelsensor zu entwickeln, der möglichst einfach aufgebaut ist, einen Meßbereich von über 360 Grad aufweist und auch für kleine Meßwinkel eine sehr hohe Auflösung hat.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß insgesamt zwei Potentiometer vorgesehen sind, von denen der Schleifer des einen Potentiometers unmittelbar und der Schleifer des anderen Potentiometers unter Zwischenschaltung eines schlupffreien Getriebes mit der Lenksäule verbunden ist, wobei das Übersetzungsverhältnis des Getriebes so gewählt ist, daß der Schleifer bei Verdrehen der Lenksäule von einer Endstellung in die andere maximal eine Umdrehung ausführt.

Durch diese Gestaltung stehen zur Bestimmung des Lenkwinkels zwei Potentiometer zur Verfügung. Das eine über das Getriebe angetriebene Potentiometer macht bei maximaler Verdrehung der Lenksäule maximal eine Umdrehung, so daß es stets eindeutig die Stellung der Lenkung bestimmen kann. Durch die zusätzliche Verwendung des anderen, unmittelbar angetriebenen Potentiometers ist man in der Lage, die Winkelstellung mit besonders hoher Genauigkeit festzustellen. Möglich ist

es auch, beispielsweise für die Dämpferregelung ausschließlich die Signale des unmittelbar angetriebenen Potentiometers und beispielsweise für die Hinterradlenkung bei geringen Fahrgeschwindigkeiten ausschließlich das über das Getriebe angetriebene Potentiometer zu benutzen.

Konstruktiv besonders einfach ist der Lenkwinkelsensor ausgebildet, wenn gemäß einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung zwei parallel zueinander angeordnete, jeweils einen Schleifer tragende Schleiferwellen vorgesehen sind, von denen eine erste Schleiferwelle unmittelbar mit der Lenksäule über eine Kupplung verbindbar ist und die zweite Schleiferwelle über das Getriebe mit der ersten Schleiferwelle Verbindung hat.

Wichtig für das Getriebe ist es, daß es keinerlei Spiel aufweist, damit bei Drehrichtungsumkehr der Lenksäule keine Hysterese auftritt. Das kann mit üblichen, im Maschinenbau geläufigen Mitteln erreicht werden. Auf besonders einfache und kostengünstige Weise ist die angestrebte Spielfreiheit zu verwirklichen, wenn das Getriebe durch jeweils eine Zahnscheibe auf jeder Schleiferwelle und einen über diese führenden Zahnriemen gebildet ist.

Eine andere Möglichkeit, die erforderliche Spielfreiheit des Getriebes zu erreichen, besteht darin, daß das Getriebe aus zwei ineinander kämmenden Zahnrädern und einer Federeinrichtung zum Festlegen der Wirkrichtung des Flankenspiels gebildet ist.

Alternativ ist es auch möglich, daß das Getriebe aus zwei Zahnrädern aus einem nicht elastischen Werkstoff und einem Zwischenzahnrad aus einem elastischen Werkstoff besteht, welches unter Spannung in beiden Zahnrädern kämmt.

Die Verbindung des Lenkwinkelsensors mit der Lenksäule oder einem entsprechenden Bauteil des Kraftfahrzeugs kann ebenfalls spielfrei dadurch erfolgen, daß die Kupplung durch ein radial federn-des, eine in Längsrichtung verlaufende Kerbverzahnung aufweisendes, in Längsrichtung geschlitztes Steckteil auf der Schleiferwelle und eine in Längsrichtung verlaufende Nuten aufweisende Steckeraufnahme in der Stirnfläche der Lenksäule oder eines entsprechenden Bauteiles gebildet ist, wobei der Außendurchmesser des Steckerteiles im entspannten Zustand größer ist als der Innendurchmesser der Steckeraufnahme.

Der Lenkwinkelsensor mit seinen beiden Potentiometern kann als Baueinheit montiert und geliftet werden, wenn gemäß einer anderen Ausgestaltung der Erfindung die beiden Potentiometer mit ihren Schleiferwellen in einem gemeinsamen Gehäuse angeordnet sind.

Ein Abgleich des Lenkwinkelsensors kann schon bei der Herstellung des Sensors vorgenommen werden, ohne daß die vorgenommene Einstellung bis zum Einbau in ein Kraftfahrzeug wieder

verlorengehen kann, wenn zur vorübergehenden Fixierung der Einstellung der Potentiometer ein eine Sollbruchstelle aufweisender Stift vorgesehen ist, welcher eine Potentiometerwelle mit einem gehäusfesten Teil des Lenkwinkelsensors verbindet, nach Montage des Lenkwinkelsensors bei einem Verdrehen der Lenksäule jedoch abschert. Ein solcher Stift hat gegenüber von Hand zu lösenden Transportsicherungen den Vorteil, daß durch ein Vergessen des Entfernens oder Lösen der Transportsicherung es nicht zu einem Blockieren der Lenkung kommen kann.

Die Erfindung läßt zahlreiche Ausführungsformen zu. Zur weiteren Verdeutlichung ihres Grundprinzips ist eine davon in der Zeichnung dargestellt und wird nachfolgend beschrieben. In ihr zeigen die

Fig. 1 einen Schnitt durch einen Lenkwinkelsensor nach der Erfindung,

Fig. 2 eine teilweise geschnittene Seitenansicht des Lenkwinkelsensors,

Fig. 3 eine Draufsicht auf den Lenkwinkelsensor,

Fig. 4 einen Schnitt durch einen Bereich der Kupplung des Lenkwinkelsensors entlang der Linie IV - IV in Figur 4,

Fig. 5 einen Blick auf die Stirnseite der dem Lenkwinkelsensor zugewandten Lenksäule.

Die Figur 1 zeigt ein Gehäuse 1, in welchem zwei Potentiometer 2, 3 angeordnet sind. Jedes Potentiometer 2, 3 besteht aus einer Schleiferwelle 4, 5, einem Schleifer 6, 7 und jeweils einer Schleiferbahn 8, 9.

Die Schleiferwelle 4 ist mit der Schleiferwelle 5 durch ein formschlüssiges, spielfreies Getriebe 10 verbunden, welches aus zwei Zahnscheiben 11, 12 und einem Zahnriemen 13 besteht. Die auf der Schleiferwelle 4 befestigte Zahnscheibe 11 hat einen geringeren Durchmesser als die auf der Schleiferwelle 5 angeordnete Zahnscheibe 12.

Die Schleiferwelle 4 hat auf ihrer der Zahnscheibe 11 abgewandten Seite ein Steckteil 14, welche in eine Steckeraufnahme 15 in der Stirnseite einer Lenksäule 16 einsteckbar ist. Das Steckteil 14 bildet zusammen mit der Steckeraufnahme 15 eine Kupplung 17. Es ist in Längsrichtung geschlitzt ausgeführt und dadurch radial zusammendrückbar. Sie kann deshalb gegenüber der Steckeraufnahme 15 im Durchmesser ein geringes Übermaß aufweisen, so daß Spiel ausgeschlossen werden kann.

Die Figur 1 läßt weiterhin einen Stift 18 erkennen, der eine Sollbruchstelle 19 aufweist. Der Stift 18 ist in eine Bohrung 20 des Gehäuses 1 eingesetzt und ragt in eine Bohrung 21 eines Ringes 22, der sich bei Drehung der Schleiferwelle 4 stets mit dieser dreht. Durch diese Gestaltung kann die Schleiferwelle 4 nur verdreht werden, wenn dabei

so hohe Kräfte aufgebracht werden, daß es zu einem Abscheren des Stiftes 18 kommt.

Die Figur 2 zeigt den Lenkwinkelsensor von der Seite. Zu sehen ist das untere Ende der Schleiferwelle 4 mit dem Steckteil 14, welches einen Längsschlitz 23 hat, so daß es in radialer Richtung zusammengedrückt werden kann und spielfrei in der in Figur 1 gezeigten Steckeraufnahme 15 zu sitzen vermag. Die Figur 1 zeigt weiterhin einen elektrischen Anschluß 24, an den die elektrischen Leitungen des Lenkwinkelsensors anzuschließen sind.

In Figur 3 ist zu sehen, daß das Gehäuse 1 drei Anschlußblaschen 25 mit jeweils einem Langloch 26 hat. Diese Anschlußblaschen 25 dienen dazu, den Lenkwinkelsensor am Lenkgetriebe festzuschrauben zu können.

Die Schnittdarstellung gemäß Figur 4 zeigt, daß das Steckteil 14 insgesamt drei Längsschlitz 23 hat. Weiterhin ist in Figur 4 eine in Längsrichtung verlaufende Kerbverzahnung 27 dargestellt. Wenn das Steckteil 14 in die Steckeraufnahme 15 gesteckt wird, darin greift die Kerbverzahnung 27 in Nuten 28 der Steckeraufnahme 15.

Ansprüche

1. Lenkwinkelsensor mit einem Potentiometer, dessen Schleifer von einer Lenksäule in Abhängigkeit von den Lenkbewegungen verdrehbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß insgesamt zwei Potentiometer (2,3) vorgesehen sind, von denen der Schleifer (6) des einen Potentiometers (2) unmittelbar und der Schleifer (7) des anderen Potentiometers (3) unter Zwischenschaltung eines schlupffreien Getriebes (10) mit der Lenksäule (16) verbunden ist, wobei das Übersetungsverhältnis des Getriebes (10) so gewählt ist, daß der Schleifer (7) bei Verdrehen der Lenksäule (16) von einer Endstellung in die andere maximal eine Umdrehung ausführt.

2. Lenkwinkelsensor nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß zwei parallel zueinander angeordnete, jeweils einen Schleifer (6, 7) tragende Schleiferwellen (4, 5) vorgesehen sind, von denen eine erste Schleiferwelle (4) unmittelbar mit der Lenksäule (16) über eine Kupplung (17) verbindbar ist und die zweite Schleiferwelle (5) über das Getriebe (10) mit der ersten Schleiferwelle (4) Verbindung hat.

3. Lenkwinkelsensor nach den Ansprüchen 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Getriebe (10) durch jeweils eine Zahnscheibe (11, 12) auf jeder Schleiferwelle (4, 5) und einen über diese führenden Zahnriemen (13) gebildet ist.

4. Lenkwinkelsensor nach zumindest einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeich-

net, daß das Getriebe (10) aus zwei ineinander kämmenden Zahnrädern und einer Federeinrichtung zum Festlegen der Wirkrichtung des Flanken- spiels gebildet ist.

5. Lenkwinkelsensor nach zumindest einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeich-
net, daß das Getriebe (10) aus zwei Zahnrädern
aus einem nicht elastischen Werkstoff und einem
Zwischenzahnräder aus einem elastischen Werkstoff
besteht, welches unter Spannung in beiden Zahnrädern kämmt.

6. Lenkwinkelsensor nach zumindest einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeich-
net, daß die Kupplung (17) durch ein radial federndes, eine in Längsrichtung verlaufende Kerbverzah-
nung (27) aufweisendes, in Längsrichtung ge-
schlitztes Steckteil (14) auf der Schleiferwelle (4)
und eine in Längsrichtung verlaufende Nuten (28)
aufweisende Steckeraufnahme (15) in der Stirnflä-
che der Lenksäule (16) oder eines entsprechenden
Bauteiles gebildet ist, wobei der Außendurchmes-
ser des Steckteiles (14) im entspannten Zustand
größer ist als der Innendurchmesser der Stecker-
aufnahme (15).

7. Lenkwinkelsensor nach zumindest einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeich-
net, daß die beiden Potentiometer (2, 3) mit ihrem
Schleiferwellen (4, 5) in einem gemeinsamen Ge-
häuse (1) angeordnet sind.

8. Lenkwinkelsensor nach zumindest einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeich-
net, daß zur vorübergehenden Fixierung der Ein-
stellung der Potentiometer (2, 3) ein eine Soll-
bruchstelle (19) aufweisender Stift (18) vorgesehen
ist, welcher eine Potentiometerwelle (4) mit einem
gehäusefesten Teil des Lenkwinkelsensors verbin-
det, nach Montage des Lenkwinkelsensors bei ei-
nem Verdrehen der Lenksäule (16) jedoch ab-
sichert.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

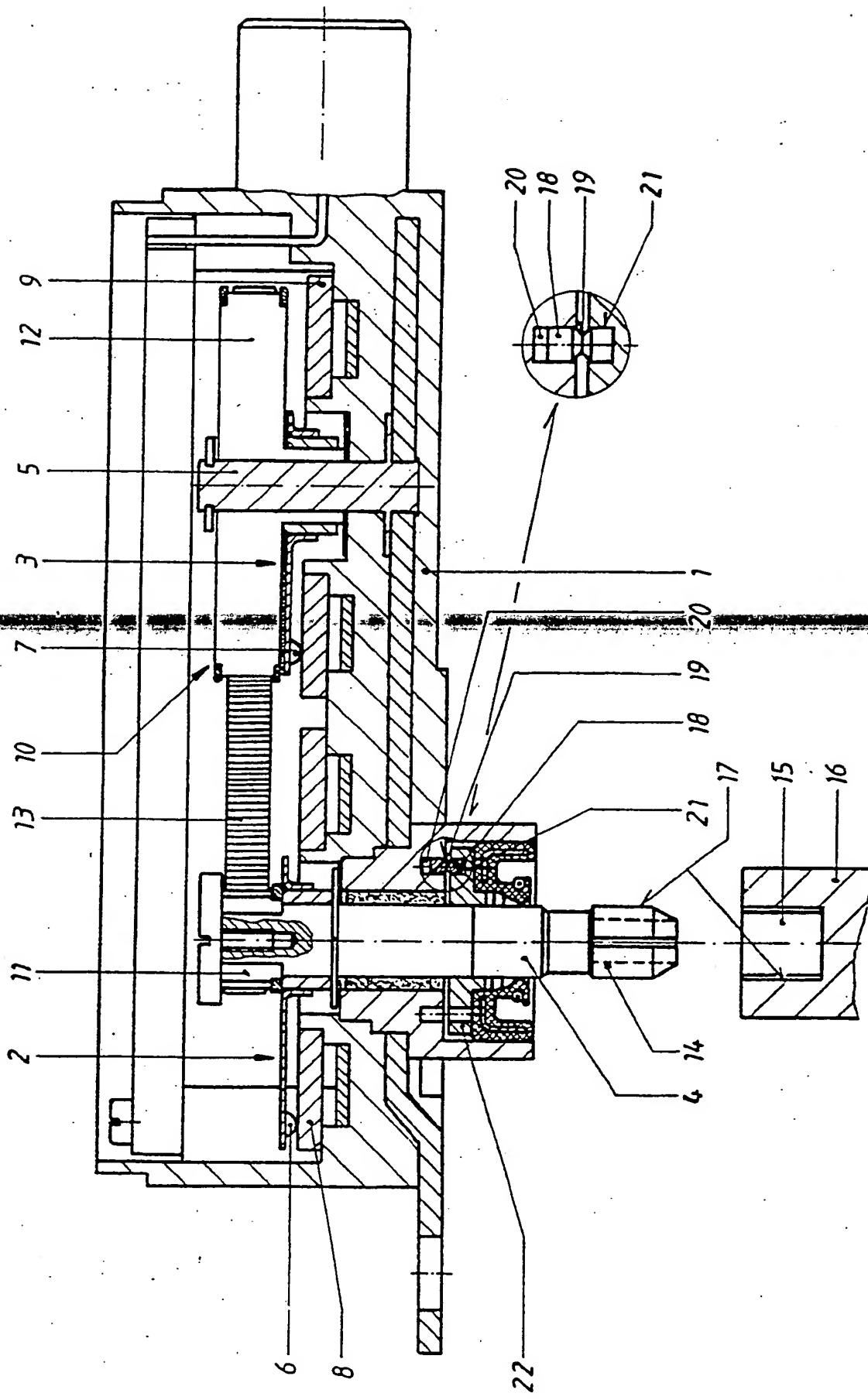


Fig. 1

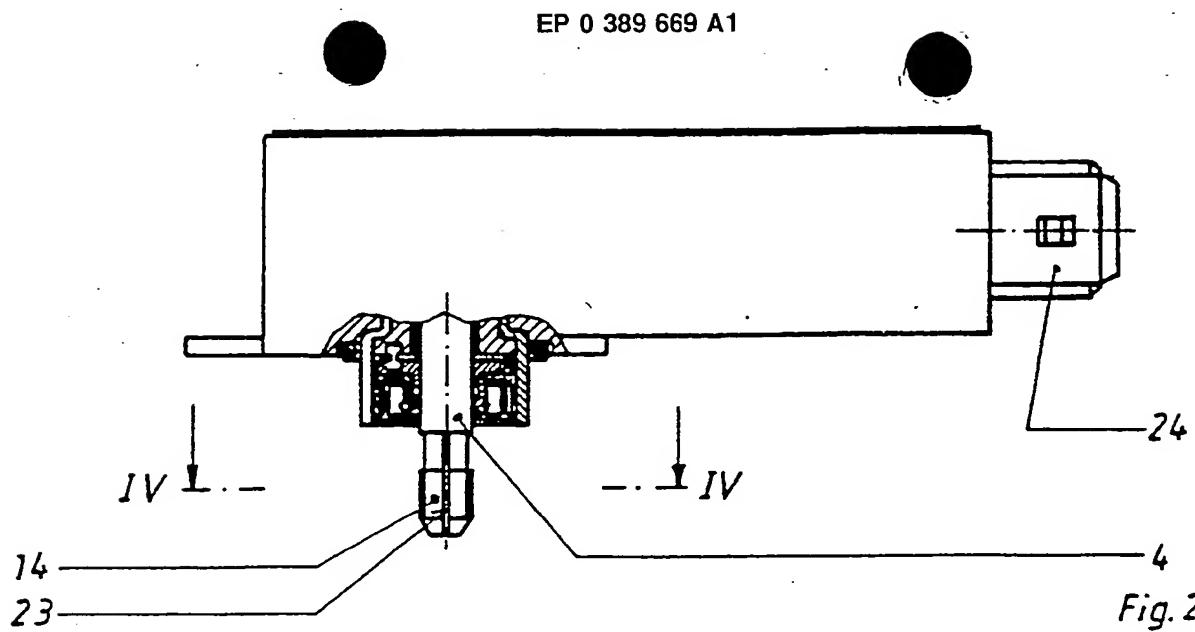


Fig. 2

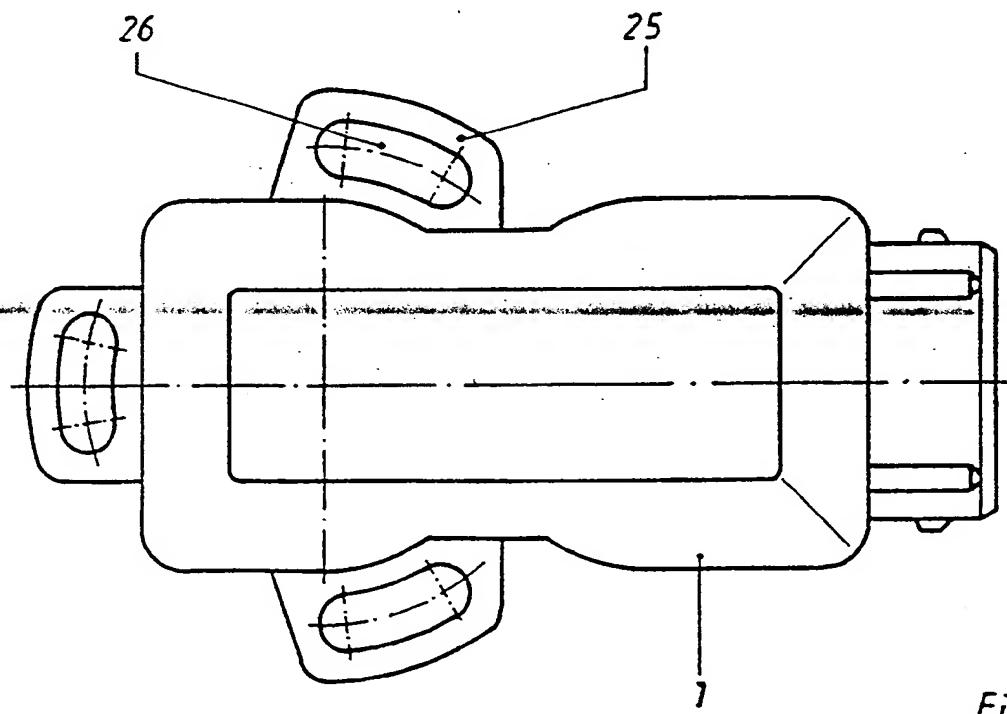


Fig. 3

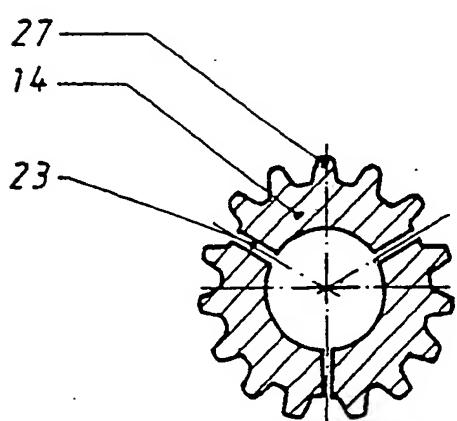


Fig. 4

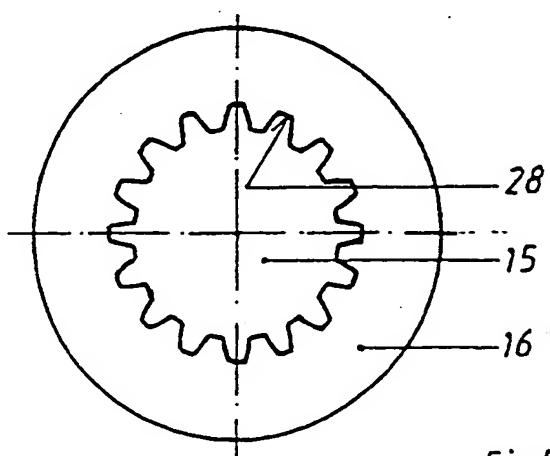


Fig. 5



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 89 11 1939

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE

Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)
Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 9, no. 220 (E-341)(1943) 06 September 1985, & JP-A-60 78874 (MITSUBISHI DENKI K.K.) 04 Mai 1985, * das ganze Dokument *	1, 7	G01D5/16 G01D5/02 G01B7/30 H01C10/16
Y	US-A-2625632 (J. ONIA ET AL) * Spalte 2, Zeile 40 – Spalte 3, Zeile 38; Figuren *	1, 7	
A	GB-A-882968 (THE RENDIX CORPORATION) * Figur 1 *	2	
A	IBM TECHNICAL DISCLOSURE BULLETIN, vol. 8, no. 9, Februar 1966, NEW YORK US Seiten 1186 – 1187; F.A. GOPLEN: "ANGULAR POSITION INDICATOR" * das ganze Dokument *	3	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 274, no. 8 (M-345)(1985) 14 Dezember 1984, & JP-A-59 144852 (MITSUBISHI DENKI K.K.) 20 August 1984, * das ganze Dokument *	5	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.5) B62D G01B G01D H01C
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
1	Recherchebericht DEN HAAG	Abschlußdatum der Recherche 18 JULI 1990	Prüfer LUT K.
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht wurden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument I : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie. übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			

THIS PAGE BLANK (USPTO)

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

BLACK BORDERS

IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES

FADED TEXT OR DRAWING

BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING

SKEWED/SLANTED IMAGES

COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS

GRAY SCALE DOCUMENTS

LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT

REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY

OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.

THIS PAGE BLANK (USPTO)